

2002 மே 3]

இணைப்பு I

[85 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 46-போக்குவரத்துத் துறை

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 2002-2003

1.0 முன்னுரை

பொது மக்களுக்கு பாதுகாப்பான, சிக்கனமான, சிறப்பான போக்குவரத்து இயக்கத்தை, தமிழ்நாடு அரசு தன்னுடைய அதிகாரத்திற்குட்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் பொதுமக்களுக்கு அளித்து வருகின்றது. நகர மற்றும் புறநகர்ப் பேருந்துகள், மலைப்பகுதிப் பேருந்து, விரைவுப் பேருந்து, மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்து என பலதரப்பட்ட பேருந்துகளைக் கொண்டு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மக்களுக்கு வசதிகளை அளித்து வருகின்றன.

பின்வரும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் துறைத் தலைமையகம் ஆகியவை போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ளன:

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1. மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை
2. அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு, சென்னை
3. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்-கோட்டம் 1), விழுப்புரம்.
4. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்-கோட்டம் 2), வேலூர்.
5. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்-கோட்டம் 3), காஞ்சிபுரம்.
6. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்-கோட்டம் 1), சேலம்.
7. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்-கோட்டம் 2), தர்மபுரி.

[2002 மே 3]

8. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர்-கோட்டம் 1). கோயம்புத்தூர்.

9. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர்-கோட்டம் 2). ஈரோடு.

10. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்-கோட்டம் 1). கும்பகோணம்.

11. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்-கோட்டம் 2). திருச்சிராப்பள்ளி.

12. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்-கோட்டம் 3). காரைக்குடி.

13. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்-கோட்டம் 4). புதுக்கோட்டை.

14. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை-கோட்டம் 1). மதுரை.

15. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை-கோட்டம் 2). திருநெல்வேலி.

16. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை-கோட்டம் 3). நாகர்கோவில்.

17. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை-கோட்டம் 4). திண்டுக்கல்.

18. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை-கோட்டம் 5). விருதுநகர்.

19. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம். சென்னை.

20. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு. சென்னை.

21. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம். சென்னை.

22. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை. சென்னை.

மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தபால் மற்றும் தொலைத் தொடர்பு, விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள், தமிழ்நாட்டில்

2002 மே 3]

செயல்படுத்தும் திட்டங்கள் தொடர்பாக மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக, போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

2.1. 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசு போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் இயங்கி வந்த பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள்வசம் 1971 ஆம் ஆண்டு ஒப்படைக்கப்பட்டது.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆய்வு செய்து, அதனைச் சீரமைக்க, தக்க பரிந்துரைகளைத் தர, 1976-ல் பட்டாபிராமன் குழுவும், 1990-ல் தில்லைநாயகம் குழுவும் அமைக்கப்பட்டது. அக்குழுக்களின் முக்கியமான பரிந்துரைகள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு தேவைக்கேற்ப செயல்படுத்தப்பட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மேம்படுத்தப்பட்டன. 1998 ஆம் ஆண்டில், தமிழகத்தில் பொதுத் துறை நிறுவனங்களைச் சீரமைப்பது குறித்து நியமிக்கப்பட்ட எஸ்.வி.எஸ். ராகவன் குழு, பொதுத் துறை நிறுவனங்களைச் சீரமைப்பது குறித்து பல ஆலோசனைகளை வழங்கி இருந்தது. அவற்றுள் பல ஆலோசனைகள் நிறைவேற்றப்பட்டன. பொதுத் துறை நிறுவனங்களை பகுதி தனியார்மயமாக்கல் போன்ற சில கருத்துகள் தற்போது பரிசீலனையில் உள்ளன.

2.2. 31-03-2002 அன்றைய நிலவரப்படி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணிகள் மற்றும் செயல்திறன்கள் ஆகியவை கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

சென்னை மாநகர் பேருந்துகள்	2,582
நகரப் பேருந்துகள் (மாவட்டங்களில்)	5,598
புறநகர் பேருந்துகள்	5,775
விரைவுப் பேருந்துகள்	813
மலைப் பகுதி பேருந்துகள்	503
மொத்தம்	15,271
உபரி மற்றும் பழுதடைந்த பேருந்துகள்	1,526
மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	16,797

[2002 மே 3]

2. ஒரு நாளைக்கு இயக்கப்படும் மொத்த தூரம் (இலட்சம் கி.மீ.)	61.25
3. நாளொன்றுக்கு ஏற்றிச் செல்லப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை (இலட்சம்)	162.31
4. பேருந்துகளின் உபயோகம் (சதவீதத்தில்)	90.20
5. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சதவீதத்தில்) (சிறப்புப் பேருந்துகள் நீங்கலாக)	95.15
6. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சதவீதத்தில்) (சிறப்புப் பேருந்துகளையும் சேர்த்து)	98.26
7. பயணிகள் அடர்வு சதவீதத்தில்	
அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம்	71.14
ஆ) புறநகர்	87.39
இ) விரைவுப் பேருந்து	80.37
ஈ) மலைப் பகுதி	91.49
மொத்தத்தில்	79.69
8. பழுதுபடுதல் (10,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.31
9. விபத்துகள் (1,00,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.37
மொத்த விபத்துகள்	8,281
உயிரிழப்பு விபத்துகள்	1,332
இறந்தவர்கள் எண்ணிக்கை	1,661
10. எரிபொருள் செயல் திறன் (கிலோ மீட்டர்/லிட்டருக்கு)	
அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம்	4.13
ஆ) புறநகர்	4.50
இ) விரைவு	4.36
ஈ) மலைப் பகுதி	3.37
மொத்தத்தில்	4.30

2002 மே 3]

11. 10,000 கிலோ மீட்டருக்கு எஞ்சின் ஆயில்	12.13 லிட்டர்
12. கழிவு செய்யப்பட்ட உருளையின் ஓட்டம் (இலட்சம் கிலோ மீட்டர்)	1.54
13. புதுப்பிக்கப்பட்ட உருளைப் பட்டை காரணக்கூறு	3.98
14. ஒரு பேருந்துக்கு பணியாளர்கள்	6.98

2.3 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல்

நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்கவும், தேவையற்ற போட்டியைத் தவிர்க்கவும் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்கலாம் என்று முடிவெடுக்கப்பட்டது. அதனையொட்டி, மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம், கோட்டம்-1 உடன், மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-2-ஐயும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்-கோட்டம்-1 உடன், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்-கோட்டம்-3-ஐயும், அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம், தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 உடன், அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு-கோட்டம்-2)-ஐயும் ஒருங்கிணைக்கும் பணி முறையே 10-01-2001, 7-11-2000 மற்றும் 12-01-2002-ல் முடிவடைந்துவிட்டது. ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு, மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மைய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்கும் பணிகளின் தற்போதைய விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்	குறிப்பு
1	மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-1), சென்னை	மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	10-01-2001 முதல் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டது.
2	மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-2), சென்னை		

[2002 மே 3]

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்	குறிப்பு
3	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு), சென்னை.	12-01-2002 முதல் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டது.
4	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2), சென்னை.		
5.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-1), விழுப்புரம்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்), விழுப்புரம்.	ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது.
6	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2) வேலூர்.		
7.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3) காஞ்சிபுரம்.		
8.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1), சேலம்.	தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்), சேலம்.	ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது.
9.	தமிழ்நாடு அரசின் போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-2), தருமபுரி.		

2002 மே 3]

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்	குறிப்பு
10	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர் கோட்டம்-1), கோயம்புத்தூர்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர்), கோயம்புத்தூர்.	கோட்டம்-2ஐ கோட்டம் 1-உடன் ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்பதலுக் காக அனுப்பப் பட்டுள்ளது.
11	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர் கோட்டம்-2), ஈரோடு.		.07-11-2000 முதல் கோயம்புத்தூர் கோட்டம்-3, கோயம்புத்தூர் கோட்டம்-1 உடன் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டது.
12	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர்-கோட்டம்-3), உதகமண்டலம்.		
13	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-1) கும்பகோணம்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்), கும்பகோணம்.	ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது
14	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-2) திருச்சிராப்பள்ளி.		
15	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-3) காரைக்குடி.		
16	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-4) புதுக்கோட்டை.		

[2002 மே 3]

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்	குறிப்பு
17	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-1) மதுரை.		
18	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-2), திருநெல்வேலி.		
19	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-3), நாகர்கோவில்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை), மதுரை.	ஒருங்கிணைக்கும் விரைவுக் கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது.
20	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-4), திண்டுக்கல்.		
21	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-5), விருதுநகர்.		

ஒருங்கிணைப்பிற்குப் பின்னர் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இணையும். இதன்மூலம் நிர்வாகச் செலவுகள் பெருமளவு குறையும்.

3.0 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலை

3.1 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பேருந்துப் பயணக் கட்டணம் தொடர்ந்து குறைவாக இருந்ததாலும், இயக்கச் செலவுகள் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்ததன் காரணமாகவும். இக்கழகங்களுக்கு தொடர்ந்து இழப்பு ஏற்பட்டு வந்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கியது முதல், மார்ச் 2002 வரை சேர்ந்து வந்த மொத்த இழப்பு 2,160.52 கோடி. அதன் விவரம் கீழ்வருமாறு:

2002 மே 3]

(ரூபாய் கோடியில்)

வருடம்	இழப்பு
31.03.1991 வரை	(-) 164.13*
1991-92	(-) 21.78
1992-93	(-)50.46*
1993-94	(-)48.03
1994-95	(-)41.21
1995-96	(-)207.37
1996-97	(-)310.67
1997-98	(-)229.37
1998-99	(-)411.39
1999-2000	(-)317.91
2000-2001	(-)228.86
2001-2002 மார்ச் முடிய	(-)129.34*
மொத்தம்	(-)2,160.52

(*) தணிக்கைக்குட்பட்டது.

அவ்வப்போது அரசு அறிவிக்கும் பேருந்துக் கட்டண உயர்வு, பேருந்துகளின் இயக்கச் செலவிற்கு, முக்கியமாக டீசல் மற்றும் நிர்வாகச் செலவினங்களுக்கு ஒப்ப இல்லை. எனினும் 2001 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் பேருந்துக் கட்டணம் மாற்றியமைக்கப்பட்டதன் காரணமாக நிதி நிலை சிறிது சீரடைய வாய்ப்புள்ளது.

3.2 டீசல் விலை அதிகரிப்பு

1991-92-ல், ரூ.229.23 கோடியாக இருந்த போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் டீசல் செலவுத் தொகை, 1995-96-ல், ரூ.406.15 கோடியாகவும், 2000-2001-ல் ரூ.916.10 கோடியாகவும், 2001-2002-ல் ரூ.958.82 கோடியாகவும் உயர்ந்துள்ளது. ஆயினும், பேருந்துகள் ஒரு லிட்டர் டீசலில் ஓடும் தூரம், ஏறத்தாழ ஒரே சீராக 4.30 கிலோ மீட்டர்/லிட்டர் என்ற அளவிலேயே உள்ளது.

3.3 நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு நேரடிப் பேச்சு வார்த்தை மூலம், ஊதிய உயர்வு அளிக்கப்படுகிறது. 1-9-1998 முதல் செய்யப்பட்ட ஊதிய உயர்வின் மூலம், சராசரியாக ஒரு பணியாளருக்கு

[2002 மே 3]

ஒரு மாதத்திற்கு ரூ.835/- அதிகமாக அளிக்கப்பட்டது. இதனால் ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவினம், ஓராண்டிற்கு ரூ.231 கோடியாகும். பேருந்து இயக்க வருவாயில், நிர்வாகச் செலவினம் 38 முதல் 53 சதவீதமாகும்.

பணியாளர் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாகச் செலவினம் ஒவ்வொரு வருடமும் கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது. 1991-92-ல் ரூ.388 கோடியாக இருந்த செலவினம், 1995-96-ல் 755.19 கோடியாகவும், 2000-2001-ல், ரூ.1,312.49 கோடியாகவும், 2001-2002-ல், ரூ.1,269.30 கோடியாகவும் உள்ளது.

4.0 பழைய பேருந்துகளைக் கழித்தல்

4.1 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மோசமான நிதி நிலைமை காரணமாக, கடந்த 4 ஆண்டுகளாகப் பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி, போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப போதுமான புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்க முடியவில்லை. 31-03-2002-ல் மாற்றப்பட வேண்டிய பழைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6,123 ஆகும் (இது போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையில் 36.45 சதவீதமாகும்) 2001-2002-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு 1,550 புதிய பேருந்துகளை வாங்கத் திட்டமிடப்பட்டது. மார்ச் 2002 முடிய 305 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள பேருந்துகள் வரும் மாதங்களில் வாங்கப்பட்டுவிடும். ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் பெற்றுள்ள ரூ.100 கோடி கடன் தொகையை, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கடனாக அளிப்பதன் மூலம், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சுமார் 1,000 புதிய பேருந்துகளை, பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக வாங்கும்.

2002-2003-ல், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் அளிக்கும் கடன் தொகை மூலம், ரூ.227.50 கோடி செலவில் 2,275 புதிய பேருந்துகளை வாங்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2002 மே 3]

4.2 கடன் விவரம்

31-3-1996 அன்று ரூ.595 கோடியாக இருந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன் தொகை, 31-3-2002-ல் ரூ.1,082 கோடி என்ற அளவுக்கு உயர்ந்துள்ளது. இதன் காரணமாக அதிக வட்டி செலுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டு, அதனால் எரிபொருள் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் வழங்கிய நிறுவனங்களுக்கும், சட்டரீதியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகைகளையும் உரிய நேரத்தில் செலுத்திட இயலாத நிலை ஏற்பட்டுள்ளது.

5.0 பேருந்துப் பயணக் கட்டணம்

குறைவான பேருந்துக் கட்டணத்தினாலும், இயக்கச் செலவுகள் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்ததன் காரணமாகவும், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிதி இழப்பு அதிக அளவில் இருந்தது. இவற்றை எல்லாம் கருத்தில் கொண்டு பேருந்துப் பயணக் கட்டணங்கள் 1-12-2001 முதல் மாற்றியமைக்கப்பட்டு, அதை 6-12-2001 முதல் அரசு ஓரளவு சீரமைத்தது. இக்கட்டணச் சீரமைப்பின் மூலம் நடப்பாண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கடன்கள் குறைய வாய்ப்புள்ளது.

தற்போதைய பேருந்துக் கட்டண விகிதம் மற்றைய தென் மாநிலங்களின் பேருந்துக் கட்டண விகிதத்துடன் ஒப்பிடப்பட்டு, அதன் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது:

(ஒரு கி.மீ. கட்டணம் பைசாவில்)

மாநிலம்	கட்டண விகிதம் அமலுக்கு வந்த தேதி	புறநகர் (சாதாரணம்)	புறநகர் (குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் நிற்கும் பேருந்து)	புறநகர் (விரைவு)	சொகுசு	அதिसொகுசு
தமிழ்நாடு	6-12-2001	28	-	-	32	38
ஆந்திரா	4-10-2000	32	-	37	44	52
கேரளா	1-10-2001	35	43	46	54	63
கர்நாடகம்	4-10-2000	25.75	-	32	38.75	46

[2002 மே 3]

இதன்மூலம், தமிழகத்தில் பேருந்துக் கட்டணங்கள் இதர மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது மிகவும் குறைவே என்பது தெரியும்.

6.0 சாலைப் பாதுகாப்பு மற்றும் விபத்துகளைத் தவிர்த்தல்

சாலைப் பாதுகாப்பு, சாலை விபத்துகளைக் குறைப்பது மற்றும் தடுப்பது போன்றவற்றிக்கு தமிழக அரசு முன்னுரிமை அளிக்கின்றது. ஓட்டுநர்களுக்கு முழுமையான பயிற்சி அளித்தல், புத்துணர்வுப் பயிற்சி, பொழுதுபோக்கு மற்றும் மன ஒருமைப்பாட்டுப் பயிற்சிகளை ஊக்குவித்தல் மூலம் மன அழுத்தத்தைக் குறைத்தல், விபத்துகள் இல்லாமல் பேருந்துகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு சிறப்பு ஊக்கத் தொகை அளித்தல், போன்றவற்றின் மூலம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதுகாப்பான, சிறப்பான பயணத்தை உறுதிப்படுத்துகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து மிகவும் அதிகரித்ததன் காரணமாக விபத்துகள் அதிகரித்து, இழப்பீட்டுத் தொகை 1991-92-ல் ரூ.16.03 கோடியாக இருந்தது. 2000-2001-ல் ரூ.73.30 கோடியாக அதிகரித்துள்ளது. விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்துள்ளன:

6.1 ஓட்டுநர்களின் கவனக் குறைவினாலேயே பல விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. யோகாசனப் பயிற்சி, ஓட்டுநர்களுக்கு ஒருமித்த கவனத்தை அளிக்க உதவி புரிவதால், அனைத்து அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் யோகாசனப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

6.2 ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில், ஓட்டுநர்களுக்கு எவ்வாறு விபத்துகள் ஏற்படாமல் இருக்கலாம் என்பது குறித்து பாதுகாப்புப் பயிற்சிகள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

6.3 சாலை விதிமுறைகளை மீறும் ஓட்டுநர்களை இனம் கண்டு கொள்ளும் பொருட்டு, தொடர்ந்து சாலைப் பாதுகாப்புச் சுற்றுக் காவல் முறை ஏற்படுத்தப்பட்டு, தவறு செய்பவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

6.4 விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள், விபத்தின்றி பணிபுரிவது தொடர்பாக, பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்குப்

2002 மே 3]

பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றை, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடைப்பிடித்து வருகின்றன. இத்திட்டம், ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் பேருந்துகளை இயக்கி, விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்குவிக்கிறது. திறமைவாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தி வருகின்றன.

6.5 தொடர்ந்து 10 ஆண்டுகள் விபத்தில்லாமல் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கு ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது.

6.6 விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில், புத்தாக்கப் பயிற்சி நடத்தப்பட்டு வருகிறது. கும்மிடிப்பூண்டியில் உள்ள கனரக ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ரூ.80.00 இலட்சம் செலவில் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

6.7 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமைவாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், நல்ல உடற்கட்டுள்ள, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு, கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்களுடன் நல்லுறவுடன் பழகுதல் மற்றும் முதலுதவி அளித்தல் ஆகியவற்றில் தீவிர பயிற்சிகள் அளிக்கப்படுகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலைவாய்ப்பில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகின்றன.

6.8 மோட்டார் வாகனத் தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி காரணமாகவும், விபத்துகள் நேரா வண்ணம், சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்துகொள்வதற்கு ஏதுவாகவும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய

[2002 மே 3]

கல்வித் தகுதியை, 8 ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி./பத்தாம் வகுப்புத் தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

6.9. விபத்துகளைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடன், ஓட்டுநர்களின் சிரமத்தைக் குறைக்க, அவர்கள் இரவில் நான்கு மணி நேரத்திற்கு மேலாகத் தொடர்ச்சியாக பேருந்துகளை இயக்கக் கூடாது என்று அரசு அறிவுறுத்தியுள்ளது.

7.0 பயணிகளுக்கான வசதிகள்

7.1 பல பேருந்து நிறுத்தங்களில் விளம்பரதாரர்கள் மூலமாக (சாதாரண வகை மற்றும் மின்னொளி வகை) நிழற்குடைகள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. பேருந்து நிறுத்தத்தின் பெயரும், மேலும் அவ்வழியே செல்லும் பேருந்து வழித்தடங்களின் விவரங்களும், பயணிகள் வசதிக்காக அந்நிழற்குடைகளில் குறிக்கப்படுகின்றன.

7.2 தியாகராய நகர், சைதாப்பேட்டை மற்றும் வடபழனி பேருந்து நிலையங்களில் உள்ள வெட்டவெளி நடைமேடைகளை அழகுறச் செய்யவும், இரவு நேரப் பயணிகளின் பாதுகாப்பு கருதியும், மின்னொளி விளம்பரப் பலகைகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. மேலும், இவ்வசதி சென்னையிலுள்ள இதர முக்கிய பேருந்து நிலையங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்படும்.

7.3 இரண்டு சக்கர வாகனங்களைப் பேருந்து நிலையங்களில் நிறுத்த ஏதுவாக, உட்பக்கமாக போதுமான இடங்களை மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது.

7.4 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் பாடாலூர் (தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி) மாமண்டூர் (தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்), திண்டிவனம், மதுரை, கொட்டாம்பட்டி மற்றும் தொழுதூர் (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம்) ஆகிய இடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்காக உந்துணைவகங்கள் கட்டப்பட்டு நல்லமுறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன.

2002 மே 3]

8.0 பயணச் சலுகைகள் :

தமிழக அரசு, கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய சலுகைகளை அளித்துள்ளது. அதன் விவரம் பின்வருமாறு:

வகைப்பாடு	பயணச் சலுகை (சதவீதத்தில்)
மாணவர் பயணச் சலுகை (+2 வரை)	100
மாணவர் பயணச் சலுகை (+2க்கு மேல்)	50
மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக் காவலர்கள், மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுகாரர்கள் மற்றும் அரசிடமிருந்து மொழிக் காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுகாரர்கள்.	100
அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள்	75
கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண் பார்வையற்றோர், மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள் மன வளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள்	100
நாடகக் கலைஞர்கள்	50
அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்	100
சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப் பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்	100

மாணவர் பயணச் சலுகையினால் பயன்பெறும் மாணவர்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்கும் சமுதாயச் செலவு பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:

[2002 மே 3]

(2000-2001-ஆம் ஆண்டு கணக்குப்படி) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)

சலுகை அளவு	மாணவர்கள் எண்ணிக்கை	பயணச் சீட்டின் முகமதிப்பு	மாணவர் களிடம் வசூலிக்கப் பட்ட தொகை	அரசு இழப்பீடாக வழங்கிய தொகை	போ.வ. கழகங்கள் சமுதாயச் செலவாக ஏற்றது.
100 சதவீத இலவச அட்டை	21,23,888	23,645.86	—	14,619.28	7,377.46
50 சதவீத சலுகை	1,97,804	3,055.35	702.65	1,810.55	374.69
மொத்தம்	23,21,692	26,701.21	702.65	16,429.83	7,752.15

8.1 அரசு வழங்கியுள்ள பல்வேறு பிரிவினருக்கான சலுகைகள், கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் பயனாளிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் அரசு வழங்கிய இழப்பீட்டுத் தொகை ஆகியவற்றின் விவரங்கள் வருமாறு :

சலுகையின் விவரம்	அரசாணை எண் மற்றும் நாள்	பயனாளிகள் எண்ணிக்கை	அரசு இழப்பீடாக வழங்கிய தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
விடுதலைப் போராட்ட வீரர்கள், எல்லை, மொழிப் போர் காவலர்கள் மற்றும் அவர்களின் வாரிசுகள்.	அரசாணை எண் 1825, போக்குவரத்து, நாள் 6-4-1980.	30,642	58.92
புற்று நோயாளிகள்	அரசாணை எண் 137, போக்குவரத்து, நாள் 31-3-1977.	5,505	3.42

2002 மே 3]

சலுகையின் விபரம்	அரசாணை எண் மற்றும் நாள்	பயனாளிகள் எண்ணிக்கை	அரசு இழப்பீடாக வழங்கிய தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
உடல் ஊனமுற்றோர் பார்வையற்றோர், மனவளர்ச்சி குன்றியோர், ஊமை மற்றும் காது கேளாதோர்	அரசாணை எண் 2403, போக்குவரத்து, நாள் 20-8-1991. அரசாணை எண் 7 சமூக நலம், நாள் 10-1-1994.	69,691	352.60
தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நாடகக் கலைஞர்கள்	அரசாணை எண் 4133, போக்குவரத்து, நாள் 9-10-1992.	414	2.41
பத்திரிகையாளர்கள்	அரசாணை எண் 51, போக்குவரத்து, நாள் 18-1-1979, அரசாணை எண் 65, போக்குவரத்து 7-3-1997.	1,666	—
சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டமன்ற/பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள்.	அரசு கடிதம் (நிலை) எண் 6986, போக்குவரத்து, நாள் 14-12-1990 அரசாணை எண் 59, போக்குவரத்து, நாள் 7-3-1995, அரசு கடிதம் (நிலை) எண் 4185-ஏ, சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், நாள் 6-3-1997.	5,654	101.20

[2002 மே 3]

இதைத் தவிர, உழவர் சந்தைகளுக்கு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை இயக்குவதால் ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ரூ.1,047 இலட்சம் இழப்பீடு ஏற்படுகிறது. இவ்விழப்பீடு ஈடு செய்யப்படுவதில்லை.

9.0 பயணிகளுக்குச் சலுகைகள்

தொடர்ந்து பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் நலன் கருதி, மாதாந்திரப் பயண அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இதற்குப் பேருநகர் மற்றும் நகரப் பேருந்துகளில், மாதத்தின் எல்லா நாட்களிலும், இருப்பிடத்திலிருந்து செல்லுமிடத்திற்குச் சென்று வர, குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் நிறுத்தும் பேருந்துகளில், 40 நடைகளுக்குரிய கட்டண விகிதமே மாதாந்திரக் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகிறது.

9.1 விருப்பம் போல பயணம் செய்யும் கட்டணச் சீட்டுகள் (மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும்)

கீழ்க்கண்ட கட்டண விகிதத்தில் பயணிகள் தங்கள் விருப்பம் போல் பயணம் செய்யலாம்:

- | | | |
|-------------------------------|-----------|------------------|
| (1) விடுமுறை நாள் பயணச்சீட்டு | - ரூ.30/- | (நகரத்தில் எங்கு |
| (2) வாராந்திரப் பயணச் சீட்டு | ரூ.160/- | வேண்டுமானாலும் |
| (3) மாதாந்திரப் பயணச் சீட்டு | ரூ.600/- | பயணம் |
| | | செய்யலாம்) |

பயணச் சீட்டில் அச்சிடப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன.

10.0 தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள்

10.1 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதன் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்தம் குடும்பத்தினரின் நலம் பேண தொடர்ந்து அக்கறை செலுத்தி வருகின்றன. ஊழியர்கள் சங்கங்களுடன் காலமுறையில் ஊதிய ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ளப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்குப் பல்வேறு சலுகைகள் வழங்கப்படுகின்றன. அவை முறையே, பணி அடிப்படையிலான சிறப்புச் சம்பள உயர்வு, தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல், சிற்றுண்டி வசதிகள், கல்விப் படிக்க, ஊதியம் சார்ந்த படிக்க, வழக்குக் கட்டணம்

2002 மே 3]

ஈடு செய்தல், சீருடைகள், குடும்பநல நிதி, இறுதிச் சடங்கு செலவுகள், விருப்ப ஓய்வூதியத் திட்டம், திருமணக் கடன், திருப்பான் படி, கல்வி முன்பணம், விடுப்புப் பயன்கள், விடுமுறை விடுதி, சிறப்பு நலத் திட்டம், ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காகத் தொழிற் கல்லூரிகள் மற்றும் நிறுவனங்கள், தொழிலாளர் ஓய்வுகால சேமநல நிதித் திட்டம் ஆகியவை சில குறிப்பிட்ட தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள் ஆகும்.

11.0 அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம்

தொழிலாளர்கள் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995-ஐக் காட்டிலும், அதிக பலன்கள் அடங்கிய புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் ஒன்று 1-9-1998 முதல் தொழிலாளர் வருங்கால வைப்பு நிதி பல்வகை வழிவகைச் சட்டம் 1952-ன் உள்ளிட்டெல்லையிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கென உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதி திட்டத்தின்கீழ் ரூ.750/- ஆக இருந்ததற்கு எதிராக, சராசரி மொத்த மாதாந்திர ஓய்வூதியம் ரூ.3,075/- ஆகவும், தொகுத்து பெறும் ஓய்வூதியம் நபருக்கு சுமார் ரூ.91,000/-ஆகவும் தற்சமயம் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. இப்புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த, பொறுப்பாட்சி (டிரஸ்ட்) ஒன்று உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதுவரையில் 6,416 தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்கியுள்ளன. ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழக ஈட்டுறுதியிலிருந்தும், வருமான வரியிலிருந்தும் விலக்கு பெறுவதற்கும், வருமான வரி ஆணையாளரை, பொறுப்பாட்சி அணுகி உள்ளது. மேலும், குடும்ப ஓய்வூதியத் திட்டம் 1971 மற்றும் தொழிலாளர் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995 ன்கீழ், செலுத்தப்பட்ட ஏறத்தாழ ரூ.340 கோடியை ஓய்வூதிய நிதிக்கு மாற்றும்பொருட்டு திருமப அளிக்குமாறு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதி ஆணையாளரைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளன.

12.0 பேருந்து இயக்கத்தினைப் படிப்படியாகத் தனியார்மயமாக்கல் :

2002-2003 ஆளுநர் உரையிலும், பின்னர் வரவு-செலவுத் திட்ட உரையிலும், சில குறிப்பிட்ட தடப் பேருந்துகள் படிப்படியாகத் தனியார்மயமாக்கப்படும் என்று அரசு கொள்கை முடிவு எடுத்துள்ளது. தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்ட விகிதாசாரத்தில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன:

[2002 மே 3]

பேருந்து வகை	எண்ணிக்கை
மாநகர பேருந்து	2,582
மாவட்டங்களில் நகரப் பேருந்து	5,598
புறநகர் பேருந்து	5,775
விரைவு பேருந்து	813
மலைப் பகுதி பேருந்து	503
மொத்தம்	15,271

பேருந்துகளின் இயக்கம் படிப்படியாகத் தனியார்மயமாக்கப்படும். இதற்கான வழிவகைகளை வகுக்க ஓர் உயர் மட்டக் குழு அமைக்கப்பட உள்ளது. இத்திட்டத்தினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கட்டமைப்பைச் சீர்செய்து அவற்றின் திறமையை மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

13.0 அரசு உறுதிமொழியின்மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை பற்றிய விவரங்கள் :

2001-2002 ஆம் ஆண்டைய போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்போது, அரசு அளித்த உறுதிமொழிகளை நிறைவேற்றுவது குறித்து, பல்வேறு நடவடிக்கைகளை அரசு மேற்கொண்டுள்ளது.

1,550 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்படும் என்ற அரசின் உறுதிமொழி தொடர்பாக, 3 போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இதுவரை மொத்தம் 305 புதிய பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து, கடன் பெற்று வாங்கி அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன. ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 100 கோடி ரூபாய் கடனாகப் பெற்று, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மூலம் 1,000 புதிய பேருந்துகள் வாங்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

50 கிலோ மீட்டர் இடைவெளி விட்டு, ஓர் ஆம்புலன்ஸ் நிறுத்தப்பட்டு முதலுதவி அளிக்கும் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும் பொருட்டு, 7 ஆம்புலன்ஸ்கள் கீழ்க்கண்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மத்திய அரசின் தேசிய நெடுஞ்சாலை விபத்து நிவாரணத் திட்டத்தின்கீழ் வழங்கப்பட்டுள்ளன:

2002 மே 3]

- | | |
|---|---|
| 1. மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் | 2 |
| 2. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை | 1 |
| 3. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம் | 1 |
| 4. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர் | 1 |
| 5. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம் | 1 |
| 6. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி | 1 |

அனைத்து அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும், பிரதிபலிப்பான்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. அவற்றைச் சுத்தமாக வைப்பதன் மூலமும், அடிக்கடி மாற்றி அமைப்பதன் மூலமும் விபத்துகளை குறைக்க அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களும் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

சென்னையில் குறிப்பிட்ட சில தடங்களில் மகனீர் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர்களைக் கொண்டு பேருந்துகள் இயக்கப்படும் என அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. தற்போது சென்னை மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 17 பெண் நடத்துநர்கள் உள்ளனர். சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் 2 பெண் ஓட்டுநர்களைத் தேர்வு செய்து உள்ளது. தக்க பயிற்சிகள் அளித்தபின், அந்த பெண் ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்களைக் கொண்டு குறிப்பிட்ட வழித் தடங்களில் சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படும்.

முதியோர், சிறார், பெண்கள் மற்றும் ஊனமுற்றோர் ஆகியோர் பேருந்துகளில் ஏற/இறங்க உதவிகரமாக இருக்கும் பொருட்டு, முக்கியமான வழித் தடங்களில் இயக்கப்படும் சில பேருந்துகளில் கூடுதல் தாழ்வான படிக்கட்டு அமைக்கப்பட்டுள்ளது. நடப்பாண்டில், புதிய பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வாங்கும்போது, தாழ்வான தளமுள்ள அடிச்சட்டங்கள் வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. நடப்பாண்டில் 50 பேருந்துகள் தாழ்வான படிக்கட்டுகளுடன் இயக்கப்பட உள்ளன.

சென்னையில் இணையதளம் மூலம் முன்பதிவு செய்யும் வசதிக்கான தேவையான மென்பொருள்கள் உருவாக்கப்பட்டு, சென்னையிலுள்ள அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழக முன்பதிவு மையத்தில்,

[2002 மே 3]

தேவையான அடிப்படைக் கட்டமைப்பு வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. கடன் அட்டைகள் மூலம் முன்பதிவு செய்யும் திட்டம் விரைவில் அறிமுகப்படுத்தப்படும்.

சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது போல், சென்னை எழும்பூர் மற்றும் தாம்பரம் இரயில் நிலையங்களில், மாநகர் பேருந்து நிலையங்கள் அமைத்திட இரயில்வே துறை நிர்வாகிகளுடன் தொடர்ச்சியாகத் தொடர்புகொள்ளப்பட்டு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. தாம்பரம் இரயில் நிலையத்தைப் பொறுத்தமட்டில் தேவையான கட்டுமானப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டு, விரைவில் பேருந்து நிலையம் செயல்பட உள்ளது. சென்னை எழும்பூர் இரயில் நிலையத்தைப் பொறுத்தமட்டில் அதன் வடபகுதியில் சில கட்டடங்கள் இடிக்கப்பட வேண்டியுள்ளதால், இரயில்வே துறையினரோடு இதுகுறித்து தொடர்புகொண்டு தேவையான கட்டுமானப் பணிகளை விரைவில் முடிக்க அத்துறை கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

சென்னை மாநகரில் 500 ஒளிரும் நிழற்குடைகள் அமைக்கப்படும் என அறிவித்ததற்கிணங்க, இதுவரை 450 ஒளிரும் நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 50 நிழற்குடைகளை ஒளிரும் நிழற்குடைகளாக மாற்றும் பணி தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது. நடப்பாண்டில் சென்னை மற்றும் தமிழகத்தில் உள்ள இதர நகரங்களிலும் மேலும் 500 ஒளிரும் நிழற்குடைகள் அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

தென் மாவட்ட மக்கள் பயனடையும் வகையில் திருநெல்வேலியில் ரூ.25 இலட்சம் மதிப்பீட்டில், இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் அமைக்கப்படும் என அறிவித்ததற்கிணங்க, திருநெல்வேலிக்கு அருகில் சுத்தமல்லி என்ற கிராமத்தில் தகுதியான நிலம் தேர்வு செய்யப்பட்டு, அந்நிலத்தைப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றம் செய்வதற்குத் தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சீரமைக்கும் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களில், நிதிநிலை சீரமைப்பு, இயக்கத்

2002 மே 3]

தகுதி முன்னேற்றம், பராமரிப்பு, சாலைப் பாதுகாப்பு இவற்றை மேம்படுத்தி குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் பயன் தரத்தக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்

14.0 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

14.1 மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்கும்பொருட்டு பொது வைப்புகள் திரட்டி கடன் வழங்க ஏதுவாக, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகத்தின் மொத்த அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ.61.74 கோடியில், அரசின் பங்களிப்பு ரூ.43.03 கோடியாகவும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பங்களிப்பு ரூ.18.71 கோடியாகவும் உள்ளன.

14.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் இலாபத்தை ஈட்டி வருகிறது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய இலாபம் பின்வருமாறு:—

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

வருடம்	வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன் ஆதாயம்	வருமான வரி	ஆதாய பங்குத் தொகை	பங்குத் தொகை வரி	அளிக்கப் பட்ட ஆதாய பங்குத் தொகையின் சதவீதம்	ஈட்டப் பட்ட ஆதாயம்
1997-1998	2744.68	781.83	381.98	38.19	10	1542.68
1998-1999	1541.62	541.00	—	—	—	1000.62
1999-2000	2134.60	900.00	—	—	—	1234.60
2000-2001	1821.38	800.00	—	—	—	1021.38
2001-2002 (திருத்திய மதிப்பீடு)	1948.00	760.00	—	—	—	1188.00

[2002 மே 3]

14.3 31-03-2002 இல், இந்நிறுவனத்தின் வைப்புத் தொகை ரூ.872.33 கோடிகளாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 31-03-2002 வரை, ரூ.4802.48 கோடி நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியுடன், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால், இதுநாள் வரை 31,766 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் இதர போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, நடைமுறைச் செலவுகளுக்கான குறுகிய காலக் கடன் தொகையை அளித்து வருகின்றது.

15. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு

15.1 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு, 1984 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில், ரூபாய் ஐந்து இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், தமிழக அரசின் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமாகத் தொடங்கப்பட்டது. பின்னர் மே மாதம் 2000 ஆம் ஆண்டு, செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.10/- இலட்சமாகவும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.50/- இலட்சமாகவும் உயர்த்தப்பட்டது. இந்நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகளை, அரசால் நியமிக்கப்பட்ட இயக்குநர்கள் குழுமம் மேற்பார்வையிடுகிறது.

15.2 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு நிர்வாகச் சேவை, கணினி தொழில் நுட்பமுறை, மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி ஆகிய துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர் குழுவின் மூலமாக, ஆலோசனைப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அவ்வப்போது மேற்கொள்ளப்படும் ஆலோசனைப் பணியின் தேவைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவின் ஆலோசகர் குழுவில், அந்தந்தத் துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் பெற்ற தொழில் வல்லுநர்களும், ஓய்வு பெற்ற அரசு அதிகாரிகளும் இடம் பெறுகின்றனர். அந்தந்தத் துறைகளில் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு

2002 மே 3]

வரும் புகழ்மிக்க நிறுவனங்களுடன் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு இணைந்து, ஒப்பந்தப்புள்ளிகளில் பங்கேற்று செயல்பட்டு வருகிறது.

15.3 இந்தத் தொழில் துறையில் மிகுந்த போட்டி இருந்தபோதிலும், தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு சீராக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. சாலைப் போக்குவரத்து கூட்டமைப்பு மற்றும் நிர்வாகச் சேவை ஆகிய துறைகளில் நிறைய தொழில் வாய்ப்புகள் உள்ளன. இந்தத் துறைகளில் வியாபாரத்தைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 31-3-2001 அன்று இருப்பும் மற்றும் உபரி நிதியும் ரூ.5.50 இலட்சமாகும்.

16. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

16.1 சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது, இந்திய சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 2001-2002 ஆம் ஆண்டில், தனது 26 ஆம் ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து, தொடந்து பணி செய்து வருகின்றது. மேலும் சாலைப் போக்குவரத்து தொடர்புள்ள சிக்கல்களைப்பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக் கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் இலகு/கனரக வாகனங்களில், ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பது போன்ற பணிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. தானியங்கி ஊர்திகளின் ஆய்வு நோக்கிலான, சாலைப் போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில், வளர்ச்சிப் பணிகளுக்காக, பொறியியல் கல்லூரி 1984 ஆம் ஆண்டில், ஈரோட்டில் தொடங்கப்பட்டது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் நலனுக்காகவும், மருத்துவ ஆராய்ச்சிப் பணியினை மேற்கொள்ளவும், பெருந்துறையில், மருத்துவக் கல்லூரி 1986-87 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது. இது தவிர, சாலைப்

[2002 மே 3]

போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் மூன்று பஸ்தொழில் நுட்பப் பயிலகங்கள், சென்னை (குரோம்பேட்டை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன.

16.2 பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில் நுட்பப் பயிலகங்களில் 50% இடங்கள், அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு, மதிப்பெண் அடிப்படையில், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில், மொத்தமுள்ள 60 இடங்களில் 40 இடங்கள் தமிழக அரசால் நிரப்பப்படுகின்றன. மீதமுள்ள 20 இடங்கள், அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகின்றன. அனைத்துக் கல்வி நிறுவனங்களும், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் அளித்துள்ள வட்டியில்லாக் கடன் தொகையின்மூலம் கிடைக்கும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

16.3 கும்மிடிப்பூண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வருகிறது. மற்றும் தமிழகத்தில் 13 வட்டார பயிற்சி மையங்களில் 2000-2001 வரை, 30,393 ஓட்டுநர்களுக்கு, கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சியை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் அளித்துள்ளது. 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் 3500 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வருகின்றனர். தற்போது இரு சக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் இலகுவாக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்று, 1997-லிருந்து சென்னை-குரோம்பேட்டையிலும், இலகுவாக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி திருச்சிராப்பள்ளியிலும் தொடங்கி நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

16.4 2001-2002 சட்டப் பேரவை போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்போது, திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் ஓர் ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் தொடங்கப்படும் என்று அறிவிப்பு செய்யப்பட்டிருந்தது. இதற்குத் தகுதியான நிலம், திருநெல்வேலி மாவட்டம் சுத்தமல்லி

2002 மே 3]

கிராமத்தில், மாவட்ட ஆட்சியரால் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. நில மாற்றம் செய்யப்பட்ட பின்பு, அங்கு ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

17.0 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

17.1 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை பணித் துறையாகச் செயலாற்றி வருகிறது. மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 10,000 அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த வாகனங்களைச் சிறந்த முறையில் பராமரிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். இப்பணிக்காக, இத்துறையின் கீழ், மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும் மற்றும் சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் முக்கியப் பிரமுகர்களின் வாகனங்களைப் பராமரிக்க, ஒரு பராமரிப்பு நிலையமும் உள்ளன. அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு, சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்கள் நந்தனம் (சென்னை), தலைமைச் செயலக வளாகம் (சென்னை) மற்றும் தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கு நிலையமும் என, மொத்தம் பத்து எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

17.2 அரசுத் துறை வாகனங்களைப் பராமரிப்பதற்கு “பிரிவு வாரியாக மாற்றும் திட்டம்” மற்றும் “தொகுதிவாரி உற்பத்தித் திட்டம்” போன்ற பல்வேறு அறிவியல் முறைகளை, மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்துறை, பயனற்றதென கழிவு செய்யப்பட வேண்டிய வாகனங்கள் மற்றும் வாகன அகற்றம் போன்ற பணிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் 541 வாகனங்கள் பயனற்றதென கழிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. இந்நிறுவனம் ஓட்டுமொத்தப் பராமரிப்பில், பெரும்பழுது 85.44 விழுக்காடு, நடுத்தரப் பழுது 64.48 விழுக்காடு, சிறுபழுது 170.75 விழுக்காடு என்ற இலக்கை எட்டியுள்ளது.

[2002 மே 3]

17.3 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் திட்டப் பணிகள் 2 ஆம் பாகத்தின் கீழ் ரூ.42.24 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தத் தொகையைக் கொண்டு 2 நகலெடுக்கும் சாதனங்களும், அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளுக்குத் தளவாடங்கள் வாங்கவும், மாற்றவும், எரிவாயு பகுப்பாய்வுக் கருவி மற்றும் புகைமானி அமைக்கவும், காற்று பதப்படுத்தி குளிர்நட்டி வாங்கி வழங்கும் உபகரணம் மற்றும் அது தொடர்பான உபகரணங்கள், தொலைபேசி இணைப்புகள், மின் இயந்திர தானியங்கி நிலை உயர்த்திகள், அத்தியாவசியக் கருவிகள், இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் வாங்கவும் மிதவை அலகு திரட்டுகள் அமைக்கவும் செலவிடப்பட்டுள்ளன.

17.4 அரசுத் துறை வாகனங்களைப் பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளை மேம்படுத்தவும், நல்ல நிலையில் வைத்துக் கொள்ளவும் கீழ்க்காணும் கொள்கை அளவிலான திட்டங்கள் இத்துறையில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு, அவை சென்னை மாநகரத்தில் 1-8-2001 முதல் அறிமுகம் செய்யப்பட்டுள்ளன:—

* வாகன உரிமை அலுவலர்களின் அலுவலக வளாகங்களில் உள்ள வாகனங்களுக்குக் காலமுறைப் பராமரிப்பு மற்றும் சிறு பழுதுகளை களைய நடமாடும் குழு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

* சென்னை அரசு மத்திய தானியங்கிப் பணிமனையில் விடுமுறை நாட்களில் வாகனப் பழுதுகளைக் களைய இரண்டு அணிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

* அரசு வாகனங்கள் பழுதடைந்துள்ள நேரத்தை வெகுவாகக் குறைக்க பல்வேறு வகையான மிதவை அலகுகளைப் பராமரித்து தயார் நிலையில் வைத்துச் செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

18.0 இரயில்வே தொலைத் தொடர்பு மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து

18.1 மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தொலைத் தொடர்பு மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள் தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தும் திட்டங்களை மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்நிறுவனங்களுக்குத் தேவைப்படும் நிலங்கள் மாவட்ட ஆட்சித்

2002 மே 3]

தலைவர், நிலநிர்வாக ஆணையர் ஆகியோரது ஒத்துழைப்புடன் கையகப்படுத்தப்படுகின்றன.

18.2 தமிழ்நாட்டில் ஏற்கெனவே இரயில்வே துறையால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்களைத் தவிர்த்து, கீழ்க்குறிப்பிட்ட திட்டங்களின் செலவுகளில் 50:50 என்ற விகிதத்தில் அரசு ஏற்க இசைவளித்துள்ளது :—

இரயில் பாதை மாற்றம்	திட்டத்திற்கான தொகை
கடலூர்-விருத்தாச்சலம்	ரூ.198.68 கோடி (தொழில் துறையால் நிறைவேற்றப்படும் திட்டம்)
சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம்	ரூ.520 கோடி (போக்குவரத்துத் துறையால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டம்)
(12 சந்திக் கடவுகள், மேம்பாலங்கள், கீழ்ப்பாலங்கள் ஆகியவை உட்பட)	

புதிய வழித்தடம்:

அதிவேக போக்குவரத்து வசதி (சென்னை கடற்கரை-வேளாங்கோடு)	இத்திட்டத்திற்கு மாநில அரசின் பங்களிப்பு 3-ல் 2 பங்கும், இரயில்வே துறையின் பங்களிப்பு 3-ல் 1 பங்கு என்ற விகிதத்தில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் (வீட்டு வசதித் துறையின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும்).
--	--

மேலும் சென்னை எழும்பூர்-சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலையங்களை உயர்மட்ட இருவழி அகல இரயில்பாதை மூலம் இணைப்பதற்கான செலவையும் 50:50 விகிதத்தில் ஏற்க இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது.

18.3 நாகப்பட்டினம்-வேளாங்கண்ணி அகல இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டம் புனித வேளாங்கண்ணி ஆலய நிர்வாகம் வழங்கியுள்ள ரூ.1 கோடி தொகையின் மூலமாக நிறைவேற்றப்படும்.

18.4 இம்மாநிலத்தில் புதிய இரயில் பாதைகள் அமைப்பது, மீட்டர் கேஜ் பாதைகளை அகல இரயில் பாதையாக மாற்றுவது ஆகிய திட்டங்களை விரைவில் நிறைவேற்றும்படி மத்திய அரசை, மாநில அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. இரயில்வே நிர்வாகத்தை,

[2002 மே 3]

ஏற்கெனவே நடைபெற்று வரும் திட்டங்களுக்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்யக் கோரி தமிழ்நாடு அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. மேலும் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களுக்கு அனுமதி அளித்து நிதி ஒதுக்கீடு செய்து தரும்படியும் மைய அரசைக் கேட்டுள்ளது:—

- 1) பட்டாபிராம்-அரக்கோணம் இடையே நான்கு வழி இருப்புப்பாதை அமைத்தல்.
- 2) ஆவடி-ஸ்ரீபெரும்புதூர் புதிய இரயில் பாதை.
- 3) நாகூர்-காரைக்கால், தஞ்சாவூர்-விழுப்புரம் அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டம்.
- 4) சத்தியமங்கலம் மற்றும் பழனிக்கு புதிய இரயில் பாதை- (திருப்பூர், காங்கேயம், தாராபுரம் வழியாக)

18.5 விமான தளம்

மாநில அரசின் தொடர் முயற்சியின் காரணமாகவும், போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் காரணமாகவும், இந்திய விமான நிலைய ஆணையம், திருச்சி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய விமான நிலையங்களை விரிவுபடுத்தவும், அதன் ஒடுதளத்தை விரிவுபடுத்தவும், ஓடுபாதையில் மின் விளக்கு வசதியை ஏற்படுத்தவும், தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. இதன்மூலம் பெரிய விமானங்களை இவ்விமான நிலையங்களில் இயக்க முடியும்.

18.6 திருச்சியில் 19.12.50 ஹெக்டேர், மதுரையில் 24.61.0 ஹெக்டேர் மற்றும் கோயம்புத்தூரில் 45.960 ஹெக்டேர் நிலம் கையகப்படுத்தி விமான நிலையத்தை விரிவாக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி விரைவாக நடந்து வருகின்றது. சேலம், தூத்துக்குடி விமான நிலையங்களுக்கு, விமானப் போக்குவரத்து இயக்கம் சரியாக இல்லாததற்குக் காரணம், பயணிகளின் ஆதரவு இல்லாததே ஆகும்.

19.0 சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாம்

19.1 சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாமிற்கு அரசு ஊக்குதவித் தொகை வழங்கி ஏழை மாணவர்களுக்கு விமானம் ஓட்டும் பயிற்சியளித்து, அவர்கள் விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பெற அரசு உதவி செய்து வருகிறது. இக்குழாமிற்கு, நிலையான உதவித் தொகையாக, ஓர் ஆண்டிற்கு ரூ.3.80 இலட்சம் தமிழ்நாடு அரசால் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

2002 மே 3]

இது தவிர, விமான எரிபொருள் உதவித் தொகையாக, ஓராண்டிற்கு ரூ.3.72 இலட்சம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இது தவிர, ஆண்டிற்கு பத்து மாணவர்களுக்கு உதவித் தொகை அளித்து, அவர்கள் தனிப்பட்ட விமானம் ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கும் (Private Pilot Licence Training) வணிக விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கும் அரசு உதவி புரிந்து வருகிறது.

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 2002-2003

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ. எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1.	தலைமைச் செயலகம்	1,29,24,21	21	1,29,24,42
2.	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை	21,50,73	98	21,51,71
	மொத்தம்	1,50,74,94	1,19	1,50,76,13

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 2002-2003

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ. எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1.	தலைமைச் செயலகம் திட்டத்தில் சேராதது மாநிலத் திட்டம்	1,29,24,21 —	— 21	1,29,24,21 21
2.	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை திட்டத்தில் சேராதது மாநிலத் திட்டம்	19,33,25 2,17,48	98 —	19,34,23 2,17,48
	மொத்தம்	1,50,74,94	119	1,50,76,13